IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 247)
z dnia 14 grudnia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 247)

14 grudnia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 31 lipca 2023 r.;

– informacja na temat funkcjonowania rynku usług przewozu osób oraz planowanych zmian legislacyjnych w tym obszarze.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Lewandowski** podsekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wraz ze współpracownikami, **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Kurczyński** dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli, **Robert Kumor** dyrektor Biura Prewencji Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Tadeusz Stasiów** prezes Samorządnego Związku Zawodowego Taksówkarzy RP, **Józef Marek Bogucki** wiceprezes Zrzeszenia Transportu Prywatnego m.st. Warszawy, **Dariusz Chojnowski** przewodniczący Związku Zawodowego Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz" wraz ze współpracownikami, **Paweł Saturski** przewodniczący NSZZ „Solidarność" Taksówkarzy Zawodowych – Region Mazowsze, **Sławomir Czajka** przedstawiciel Krajowej Izby Gospodarczej Taksówkarzy, **Jarosław Jaźwiński** przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia TAXI oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Pozwolę sobie już rozpocząć posiedzenie, bowiem do rozpatrzenia mamy jeszcze jeden szybki, krótki punkt, a dokładnie punkt rozpatrzenia planu Komisji na okres od 1 stycznia do 31 lipca 2023 r., a później będzie informacja na temat funkcjonowania rynku usług przewozu osób oraz planowanych zmian legislacyjnych w tym obszarze. Przedstawiają: minister infrastruktury oraz minister cyfryzacji. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

W związku z art. 150 ust. 1 regulaminu Sejmu marszałek Sejmu zwróciła się do Komisji o sporządzenie i uchwalenie planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 31 lipca 2023 r. w oparciu o państwa propozycje, które zostały nadesłane, a także niezrealizowane tematy z planu pracy uchwalonego na drugie półrocze. Przedstawiamy projekt planu pracy Komisji. Czy są uwagi do przedstawionego i przesłanego państwu planu pracy Komisji? Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja zaakceptowała plan pracy Komisji. Sprzeciwu nie słyszę, przechodzimy więc do drugiego punktu dzisiejszego porządku dziennego.

Czy jest pan minister Weber? Jeszcze go z nami nie ma. Czy jest pan Paweł Lewandowski?

Podsekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Paweł Lewandowski:

Jestem, jestem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, proszę więc o przedstawienie informacji na temat funkcjonowania rynku usług, a przede wszystkich planowanych zmian legislacyjnych w tym obszarze.

Podsekretarz stanu w KPRM Paweł Lewandowski:

Tak jest. Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, w odpowiedzi na realny problem dotyczący popełniania przestępstw przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości w pojazdach świadczących usługi w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz taksówką, zlecane za pośrednictwem aplikacji mobilnych, resort cyfryzacji w porozumieniu z ministrem infrastruktury przygotował projekt zmian legislacyjnych podnoszących poziom bezpieczeństwa pasażerów podczas realizacji przewozu osób. Intencją zaproponowanych zmian jest jednocześnie uniemożliwienie świadczenia usług przewozowych przez kierowców, którzy nie spełniają wymagań niezbędnych do realizowania zarobkowych przewozów osób samochodami osobowymi i taksówkami.

Dane publikowane przez Biuro Kryminalne Komendy Głównej Policji potwierdzają występowanie zdarzeń kryminalnych o podłożu seksualnym. Kwalifikacja prawna popełnionych przestępstw w środkach transportu na aplikacje to art. 197 § 1 Kodeksu karnego: zgwałcenie, doprowadzenie przemocą, groźbą bezprawną lub podstępem innej osoby do obcowania płciowego, § 2: doprowadzenie innej osoby do poddania się innej czynności seksualnej albo wykonania takiej czynności, i art. 198 k.k.: doprowadzenie innej osoby do obcowania płciowego lub poddania się innej czynności seksualnej albo do wykonania takiej czynności poprzez wykorzystanie jej bezradności.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych osób projektowane przepisy przewidują przede wszystkim zobligowanie przedsiębiorcy pośredniczącego w przewozach osób do podejmowania działań mających wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów podczas przewozów. W ocenie rządu do takich działań należeć powinna, po pierwsze, rzetelna weryfikacja kandydata do pracy jako kierowca w środkach transportu na aplikacje przeprowadzana przed rozpoczęciem współpracy pomiędzy przedsiębiorcą a osobą wykonującą przewozy.

Projektowane rozwiązanie przed rozpoczęciem współpracy zobowiąże przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób, w tym przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy, i zatrudnionych przez niego kierowców oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, do weryfikacji tożsamości kierowcy, jego uprawnień do kierowania pojazdami oraz niekaralności za przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, oraz braku prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Weryfikacja będzie odbywała się odpowiednio na podstawie okazanego dokumentu stwierdzającego tożsamość, prawa jazdy oraz zaświadczenia o niekaralności w trybie osobistego wstawiennictwa przed rozpoczęciem współpracy i zleceniem pierwszego przewozu. Obecnie zdarza się bowiem, że przedsiębiorca i kierowca nawet nie mają okazji zobaczyć się twarzą w twarz. Przedsiębiorca nie ma obowiązku sprawdzania, czy osoba, która wykonuje przewozy, jest osobą, za którą się podaje. Dodatkowo w przypadku, gdy dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem został wydany przez polski organ, weryfikacja posiadanego uprawnienia będzie następowała poprzez porównanie danych zawartych w tym dokumencie z danymi udostępnionymi na podstawie art. 100 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Mowa tu o e-usłudze „Sprawdź uprawnienia kierowcy” dostępnej na stronie internetowej Gov.pl.

Weryfikacja wstępna, tj. przed rozpoczęciem współpracy, potwierdzana będzie przez przedsiębiorcę przez wykonanie zdjęcia wizerunku twarzy i cyfrowego odwzorowania wymaganych w tym procesie dokumentów. Na przedsiębiorcę, który nie dopełnia obowiązku weryfikacji osoby realizującej przejazd, zostanie nałożona kara w wysokości 10 tys. zł. W przypadku stwierdzenia, że po nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa

w ust. 1, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób ponownie nie dopełnia obowiązku weryfikacji, o której mowa w art. 27e ust. 1, kara pieniężna wynosi 50 tys. zł. Kary pieniężne będzie nakładał w drodze decyzji administracyjnej główny inspektor transportu drogowego.

Po drugie, przedsiębiorcę obliguje się również do weryfikowania w trakcie świadczenia samej usługi przewozu, czy osoba faktycznie wykonująca przewóz jest osobą, za którą się podaje. W takim przypadku na żądanie przedsiębiorcy kierowca ma wykonać zdjęcie swojej twarzy i przesłać je do przedsiębiorcy, by wykazać, że to rzeczywiście on prowadzi w tym momencie pojazd. Wskazane zdjęcie obejmować ma wyłącznie wizerunek kierowcy wykonującego aktualnie przewóz, co pozwoli na sprawdzenie, czy przewóz wykonuje osoba uprzednio zweryfikowana przez przedsiębiorcę i jest to faktycznie osoba, za którą podaje się podczas przewozu.

Wykonanie zdjęcia dotyczy wyłącznie kierowcy i nie zagraża ujawnieniem wizerunku pasażerów. Taka weryfikacja kierowcy ma odbywać się z częstotliwością niezbędną do zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób, nie rzadziej niż raz na 100 zleconych przewozów.

Zważywszy na szczególną wagę dobra chronionego, jakim jest bezpieczeństwo życia i zdrowia pasażerów, przedsiębiorca będzie miał prawo i obowiązek przetwarzania informacji dotyczącej osób wykonujących przewóz przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym osoba, której dotyczą przetwarzane informacje, zakończyła współpracę z danym przedsiębiorcą prowadzącym pośrednictwo przy przewozie osób. Okres ten jest skorelowany z już istniejącym obowiązkiem prowadzenia ewidencji m.in. przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, oraz przechowywaniem gromadzonych w tej ewidencji informacji na okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz.

Informacje dotyczące osób, o których mowa, to dane gromadzone w toku weryfikacji, ale również w trakcie współpracy kierowcy z danym przedsiębiorcą. Są to przede wszystkim dane osobowe zawarte w dokumencie tożsamości, informacje zawarte w dokumencie stwierdzającym posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym, informacje zawarte w zaświadczeniu o niekaralności, zdjęcia oraz inne informacje niebędące danymi osobowymi, mające wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z usług w trakcie przewozu. Są to np. cechy charakterystyczne pojazdu, którym osoba wykonuje przewozy, takie jak kolor lakieru, marka, model albo dane z analizy tras podejmowanych przez danego kierowcę, tj. obszar, czas, jakie zlecenia podejmował, a które odrzucał. Weryfikacja i gromadzenie danych dotyczących kierowców są niezbędne, aby zapobiegać nadużyciom podczas przewozów drogowych.

Podsumowując, zadaniem nowych, wymienionych wcześniej instrumentów jest poprawa bezpieczeństwa pasażerów w trakcie wykonywania przewozów poprzez zwiększenie nadzoru pośredników nad osobami świadczącymi usługi przewozowe na ich rzecz. Jeżeli są jakieś pytania, to oczywiście jesteśmy gotowi na udzielenie wszelkich odpowiedzi, również z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi Weberowi, czy mógłby pan minister powiedzieć jeszcze, jaki termin planują państwo na wprowadzenie tych zmian?

Podsekretarz stanu w KPRM Paweł Lewandowski:

Chcielibyśmy, by ustawa trafiła w proces legislacyjny po Nowym Roku. W związku z powyższym weszłaby w życie pod koniec lub na początku drugiego kwartału przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan minister Weber.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, pan minister Lewandowski wprowadził w tematykę, opisując planowane zmiany legislacyjne w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa w przewozach osobowych, zmiany,

które faktycznie przyczynią się do poprawy tej sfery, natomiast ja w kilku zdaniach chcę przedstawić informację na temat tego, co zostało zrobione na przełomie kadencji, jeżeli chodzi o uregulowanie formalno-prawne rynku przewozów osobowych, bo przypominam, że pod koniec poprzedniej kadencji, w maju 2019 r., przyjęliśmy ustawę, która porządkuje pewne sfery: sferę związaną z rejestracją pośredników, z kwestiami podatkowymi, a także z relacjami pomiędzy pośrednikami a firmami świadczącymi te usługi bądź kierowcami, którzy te usługi przewozowe bezpośrednio realizują.

Tak jak mówiłem, przyjęcie ustawy z 16 maja 2019 r. pozwoliło uregulować formalno-prawne aspekty prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie drogowym osób. Ustawa wprowadziła liczne obowiązki spoczywające, po pierwsze, na pośrednikach, po drugie, obowiązki spoczywające na przedsiębiorcach, po trzecie, obowiązki spoczywające na kierowcach, a po czwarte wymogi, które są związane z odpowiednim obrandowaniem samego pojazdu.

Jeżeli chodzi o kwestię obowiązków pośredników przy przewozie osób, to po pierwsze, mają oni obowiązek weryfikacji, czy przedsiębiorca, któremu przekazują zlecenie przewozu osób, posiada licencję na wykonywanie transportu drogowego. Po drugie, mają obowiązek przekazywania zleceń wyłącznie przewoźnikom posiadającym licencję. Po trzecie, mają obowiązek prowadzenia rejestru przekazanych zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób. Po czwarte, mają obowiązek zarejestrowania działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej.

Przypominam, że wcześniej, przed tą zmianą stanu prawnego, tych obowiązków nie było. Jednocześnie poprzez przyjęcie tej ustawy wprowadzono regulacje prawne umożliwiające używanie aplikacji mobilnych działających we współpracy z kasą fiskalną, mającą postać oprogramowania jako narzędzia służącego do rozliczania opłat za przewóz osób.

Jeżeli chodzi o kwestię wymogów wobec przewoźników i kierowców, są one następujące. Ci ludzie nie mogą być prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za niektóre przestępstwa, o których mowa w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii, nie mogą mieć również prawomocnego orzeczenia o zakazie wykonywania zawodu kierowcy, a w stosunku do samych kierowców ma być brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Warunkiem jest także posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym. Jednocześnie do wniosku o udzielenie licencji taksówkowej dołącza się m.in. zaświadczenie o niekaralności opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku.

Jeżeli chodzi o czwartą kwestię, wymogi wobec pojazdów będących taksówkami są takie, że taksówka musi być odpowiednio oznakowana, zgodnie z wymaganiami prawa miejscowego. Musi posiadać wpis w dowodzie rejestracyjnym z adnotacją TAXI oraz być wyposażona w taksometr lub aplikację mobilną spełniającą wymagania z ustawy o transporcie drogowym.

Te uregulowania, które w tej chwili obowiązują, już w pewien sposób ten rynek uporządkowały, natomiast od momentu wejścia tych przepisów w życie – wcześniej zresztą również było to prowadzone – są kontrole realizowane przez inspekcje transportu drogowego, a także przez Policję. Pan minister odnosił się do ostatnich wyników kontroli. Może nie będę tego powielał, ale chcę powiedzieć, że jeżeli chodzi o działalność inspekcji transportu drogowego, tylko w tym roku, od 1 stycznia do 11 grudnia, inspektorzy przeprowadzili 3528 kontroli przewozów realizowanych taksówkami oraz przewozów okazjonalnych wykonywanych samochodami osobowymi. W ramach powyższego 1941 kontroli drogowych przeprowadzono podczas 140 zorganizowanych akcji kontrolnych, zorganizowanych również na wniosek środowiska tradycyjnych taksówkarzy. W efekcie wszystkich działań kontrolnych na przestrzeni tego roku stwierdzono 339 naruszeń przepisów zawartych w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym zawierającym katalog kar nakładanych na przedsiębiorców.

Tyle informacji, jeżeli chodzi o obecny stan prawny, który, jeszcze raz powtarzam, został wprowadzony ustawą z 16 maja 2019 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś chce zabrać głos? Pan poseł przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, myślę, że nie jestem jedyną osobą, do której docierały informacje o tym, że od czasu, jak dokonaliśmy zmiany taksówki na aplikacje – będę używał takiego sformułowania, żeby być precyzyjnym – spowodowało to zmianę, jeśli chodzi o poczucie bezpieczeństwa szczególnie wśród kobiet. Miałem okazję odbyć kilka rozmów z przedstawicielami firm, które obsługują taksówki na aplikacje i trochę brakuje mi tutaj głosu. Jedno to są oczywiście doniesienia medialne, drugie to działania, które podejmują firmy, które obsługują taksówki na aplikacje, ale brakuje mi głosu i twardych danych, jeśli chodzi o Policję. Chciałem o to zapytać sekretariat. Pan przewodniczący sygnalizował, że zapraszaliśmy. Jest szansa, dobrze.

Wydaje mi się, panie przewodniczący, że statystyki Policji są nieodzowne do tego, żeby Komisja miała pełny obraz tego, co wydarzyło się pozytywnego i co wydarzyło się negatywnego, żebyśmy zastanowili się, co można tutaj począć. Wydaje mi się, że bez względu na to, jakie formacje reprezentujemy czy kto jaki światopogląd wyznaje, nie ma takiej możliwości, żeby w środku Europy, w cywilizowanym kraju były jakiekolwiek dylematy i żeby kobieta zastanawiała się, czy może bezpiecznie wsiąść do taksówki, a przede wszystkim czy może bezpiecznie z niej wysiąść. To jest poza dyskusją.

Wydaje mi się, że po tym, jak otrzymamy dane, a jest sygnał z sekretariatu, że będą przedstawiciele Policji, jeszcze raz poprosiłbym o udzielenie głosu, ale dla mnie punktem wyjścia do rozmowy na ten temat jest bezpieczeństwo pasażerów, w tym szczególnie kobiet, bo wydaje mi się, że ilość różnego rodzaju przekazów medialnych, które się pojawiły, nie wynika z niczego. Dlatego chciałbym, żebyśmy najpierw wiedzieli w oparciu o twarde dane, jakiego rzędu to jest zjawisko, a po drugie żebyśmy wspólnie, w obecności pana ministra, zastanowili się, jakie możemy…

To są dwa wymiary. Jeden to jest oczywiście jakaś potencjalna, ewentualna zmiana w prawie, która być może zwiększyłaby bezpieczeństwo, a drugi wymiar – tutaj zwracam się do przedstawicieli firm, które oferują taksówki na aplikacje, bo wiem, że też byli zaproszeni na posiedzenie Komisji – to jest część odpowiedzialności, która jest po państwa stronie, bo gdzieś na końcu każdego procesu, i prawnego, i decyzyjnego, są jacyś ludzie, którzy w tym systemie funkcjonują. Najlepsza ustawa i najlepsze rozporządzenie nie zastąpią np. procesu rekrutacji twarzą w twarz.

Po tym, jak otrzymamy te dane, jeszcze raz poproszę więc pana przewodniczącego o możliwość zabrania głosu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Gajewska.

Poseł Aleksandra Gajewska (KO) – spoza składu Komisji:

Serdecznie dziękuję. Mój przedmówca nawiązał do kwestii odpowiedzialności. Myślę, że to jest bardzo dobry punkt wyjścia. Sprawami przemocy seksualnej w taksówkach zajęłam się na przełomie zeszłego i obecnego roku. Właściwie nie ma miesiąca czy tygodnia, żebym nie interweniowała w najliczniejszych instytucjach. Rozmawiam z przedstawicielami magistratów, Policji, z prokuratorem generalnym, ze stołeczną Policją, z rzecznikiem praw obywatelskich, z przedstawicielami każdego ministerstwa, które jest zaangażowane w te sprawy. Widziałam się z przedstawicielami wszystkich stron.

Kwestia odpowiedzialności wydaje się najistotniejsza, ponieważ firmy, które pośredniczą pomiędzy nami a taksówkarzami, nie ponoszą dzisiaj żadnej odpowiedzialności z tytułu tego, co dzieje się na rynku. Dane z wszystkich kontroli, które zostały przeprowadzone – a o takie również wnioskowałam, przedstawiciele samorządów na moją prośbę również o nie wnioskowali – są zatrważające. Dane z Warszawy wskazują na to, że blisko 30% skontrolowanych samochodów i kierowców w ogóle nie powinno wyjeżdżać na ulice miasta. Są to osoby, które mają sfałszowane dokumenty, nie mają jakichkolwiek uprawnień, a samochody nie powinny być dopuszczone do obiegu. Skala nieprawidłowo-

ści, zaniechań jest ogromna. Jakiej przestrzeni nie zaczęlibyśmy się przyglądać, wszędzie to widzimy.

Tylko że nie ma odpowiedzialności ze strony korporacji, które organizują ten system. Nie ma jej z tego powodu, ponieważ prawo nie wymaga tego od nich skutecznie. Wszystkie firmy, z którymi mam okazję dyskutować, przedstawiają mi bardzo liczne argumenty, jak to one bardzo dbają o bezpieczeństwo kobiet, o nasze bezpieczeństwo, jak to podejmują wszelkiego rodzaju działania. Z mojej perspektywy, a zajmuję się tym tematem już kilkanaście miesięcy, są to działania fasadowe, PR-owe. Miesiąc w miesiąc, jak zajmuję się tymi sprawami, jasno widać, że skala zjawiska nie zmniejsza się, wręcz przeciwnie, rośnie.

Dane z prokuratury są przerażające. 25% gwałtów w skali w ogóle, które odbywają się w Warszawie, ma miejsce w taksówkach. To są dane, które przerażają. Działania, które powinny być podjęte, powinny być podjęte natychmiast. Nie ma skutecznego prawa, które obciążałoby organizatorów tego systemu jakąkolwiek odpowiedzialnością. Jeżeli samochody są kontrolowane na ulicach miast, to kierowcy, którzy bardzo często nie mają żadnego umocowania do tego, żeby przebywać w kraju, a tym bardziej żeby pełnić jakiekolwiek usługi, ponoszą jakiekolwiek konsekwencje.

Ta sprawa jest bardzo skomplikowana, wielopoziomowa, zawiła, ale to, co mamy, twarde dane, które mamy, którymi dysponuję, są takie. Między 2016 r. a 2022 r. było 69 spraw dotyczących przemocy seksualnej w tych, tak to nazwijmy, przewozach na aplikacje. W samym tylko 2022 r. – to jest stan do końca lipca – były 32 sprawy. Zarzuty postawiono 18 osobom. Tylko w Warszawie doszło w tym roku do 20 zgłoszeń. Tak jak państwu powiedziałam, prosiłam i proszę o dane wszystkie magistraty i wszystkie komendy. Tylko w Warszawie przeprowadzono 1098 kontroli, z czego właśnie 30% wskazało na rażące nieprawidłowości.

Jeżeli nie znajdziemy rozwiązania, żeby jak najszybciej usprawnić system najpierw na poziomie weryfikacji kierowcy, tak jak pan wspomniał: *face to face*, bo dokumenty, które są załączane przez kierowców, są fałszywe, nieprawidłowe, nie ma weryfikacji w systemie w czasie rzeczywistym, nie będzie pewności, że jak wsiadam do samochodu, który zamawiałam przez aplikację, to jest kierowany przez właściwego kierowcę, właściciela wskazanego w profilu w aplikacji. Wystarczy czterocyfrowy kod, który kierowcy sobie przekazują, żeby mogli zamienić się za kierownicą. W czasie pandemii, bo wtedy wzrosła liczba tych przestępstw, kiedy kierowca miał maseczkę, czapkę, kwestia weryfikowania tożsamości była bardzo trudna. Na szczęście po licznych interwencjach prokuratura zaczęła stosować środki zapobiegawcze, bo mieliśmy jeszcze przypadki, kiedy kierowcy uciekali poza granice państwa, zanim jakiekolwiek czynności prawne zostały wobec nich podjęte. Mamy do czynienia z bardzo poważnym problemem, jeżeli chodzi o przestępstwa seksualne, ale i wiele innych przestępstw, jeżeli chodzi o kradzieże itp., ale przemoc seksualna jest ewidentnie ogromnym problemem.

Nie jestem ekspertką ani specjalistką z zakresu rozwiązań infrastrukturalnych, które są wymagane, ale mam do państwa ogromną prośbę. Kontaktowałam się właściwie z każdą kobietą, która została zgwałcona, wobec której zastosowano przemoc seksualną w tym roku. Są to historie, które powodują ogromne emocje. Te kobiety nie są w stanie normalnie funkcjonować. Potrzebują specjalistycznej pomocy. Nie wracają już do normalnego życia. To jest trauma, którą przeżywają, i nikt nie bierze za to odpowiedzialności.

Musimy wziąć za to odpowiedzialność i zmienić to prawo tak, żeby odpowiedzialność za to, czy jesteśmy bezpieczni w taksówce, spoczywała nie na nas i żeby to nie nam tłumaczono, czy sprawdziliśmy, czy samochód jest właściwie oznakowany, czy kierowca jest właściwym kierowcą, który powinien po nas przyjechać, tylko żeby firmy, które za ten system odpowiadają, i ministerstwo, które to prawo tworzy, brały odpowiedzialność za to, że ten system jest bezpieczny. Taksówki wchodzą w skład komunikacji miejskiej. Jeżeli namawiamy mieszkanki i mieszkańców, żeby z tego korzystali, musimy gwarantować im bezpieczeństwo, a dzisiaj, przy tej skali przemocy seksualnej, nie możemy im tego gwarantować. Jesteśmy winni im to, żeby to zmienić. O to do państwa apeluję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan minister Weber.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, są z nami również inspektorzy transportu drogowego. Bardzo szczątkowo powiedziałem o kontrolach, które zostały przeprowadzone w tym roku, natomiast możemy i chyba powinniśmy wejść w większe szczegóły kontroli, bo one kończą się konkretnymi wnioskami, tak że jeśli będzie wola Wysokiej Komisji, możemy przekazać również te informacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście.

Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Sytuacja jest oczywiście zła. Pani poseł Gajewska lepiej wie, że dane dotyczące gwałtów to wierzchołek góry lodowej, bo zgłaszanych jest pewnie 20% spraw, tak się ocenia…

Poseł Aleksandra Gajewska (KO) – spoza składu Komisji:

10%.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

…albo nawet 10%, czyli jeszcze gorzej. Widzimy, jak funkcjonuje ten rynek 2 lata po zmianach, które nastąpiły w prawie. Widać wyraźnie, że musi dojść do oczyszczenia tego środowiska czy zawodu na każdym poziomie. Jako klient jednej z takich firm złapałem się na tym, że nie oceniam kierowców, a przecież to też jest ważne, bo platformy przewozowe deklarują, że jeżeli ocena spadnie poniżej pewnego poziomu, to te osoby są zawieszane, wzywane na rozmowę albo w ogóle z tego zawodu eliminowane.

Oczywiście to same platformy muszą chcieć się oczyścić. Kontrole to nie może być wielka akcja od czasu do czasu, bo media grzeją temat, tylko powinny to być nieustające kontrole, bo jeżeli przy każdej kontroli łapie się osoby naprute, naćpane czy takie, które w ogóle nie powinny podejmować w Polsce pracy, bo nie mają na to zezwolenia, to na pewno jest to droga do oczyszczenia.

Powiem też o tym, że platformy domagały się pewnych rozwiązań. To, co jest w tej ustawie, to oczywiście dobrze, ale uważam, że jest to niewystarczające, bo osobista weryfikacja, gdzie rzeczywiście nie wysyła się skanów, gdzie są tam podrobione papiery… Firmy już zaczynają to robić i wzywać kierowców, więc dobrze, ze weryfikacja osobista czy też weryfikacja w trakcie jazdy będzie miała obowiązek wynikający z ustawy. Jest też to, o czym mówiono, czyli możliwość wymiany informacji pomiędzy platformami. Dzisiaj mamy do czynienia z migracją osób, które coś przeskrobały w jednej firmie, i nie ma żadnego problemu, żeby zaczęły swoje życie zawodowe w innej, bo RODO, bożek w naszym kraju sprawiający, że nic nie można zrobić, nie pozwala firmom zgodnie z prawem wymienić się informacją: „Słuchaj, tego nie zatrudniaj, bo u nas w firmie on dał już plamę”.

Dlaczego uważam, że to jest niewystarczające? Dzisiaj to nie jest żadna filozofia, żeby przyjść i machnąć zaświadczeniem z Krajowego Rejestru Karnego, jak ktoś przebywa w Polsce trzy miesiące i nic złego nie zrobił. Problem dotyczy tego, co zrobił u siebie. Na szczęście z danych Policji – są już panowie z Policji – nie wynika, żeby był tam ktoś z Ukrainy, bo wtedy by się zaczęło. Oczywiście mielibyśmy od razu: „Ruskie trolle atakują! Wy pomagacie Ukrainie, proszę, jak wam się odwdzięcza”.

Z informacji, które przekazują media, wynika, że w dużej mierze dotyczy to Gruzji. To nie może być pretekstem do ataków rasistowskich, bo Polska z wiadomych przyczyn demograficznych jest, nie tylko w tym zawodzie, ale generalnie, skazana na to, żeby osoby spoza naszego kraju przyjeżdżały tutaj do pracy. Tylko że nie chce mi się wierzyć, że osoby z Gruzji u siebie są dobrymi obywatelami, a przyjeżdżają do Polski i coś im się dzieje, pojawia się jakaś fiksacja i tutaj zaczynają dokonywać przestępstw. Wydaje się, że tam też mogą mieć bogatą kartotekę. W moim przekonaniu chodzi o to, żeby nie blo-

kować przez miesiące komuś pracy, ale jeżeli ktoś chce z danego kraju – a one są coraz bardziej egzotyczne, często trzeba sprawdzać, gdzie taki kraj leży na mapie – przyjechać na dłużej do Polski, mieszkać tu i pracować, to albo powinien mieć zaświadczenie z tego kraju, jakkolwiek ten rejestr karny się nazywa, poświadczone przez polskie placówki dyplomatyczne na terenie danego kraju, albo to zaświadczenie przywozi bądź jest mu przysyłane do naszego kraju i tutaj jest poświadczenie przez jego konsulat czy ambasadę. Nie możemy opierać się wyłącznie na zaświadczeniu z polskiego czy, szerzej, unijnego rejestru karnego, bo to za mało.

Druga rzecz to jest właśnie brak informacji. Jak rozmawiałem z platformami pośredniczącymi po kolejnych akcjach, pytałem: „Ile osób od was zostało zatrzymanych?". Nie wiemy, bo Policja nie przekazuje takich danych. Jest więc też takie niebezpieczeństwo. Rozumiem, że jeżeli ktoś dopuścił się gwałtu, to pewnie od razu jest areszt, ale jeżeli ktoś zrobił przestępstwo czy wykroczenie lżejszego kalibru, Policja dopiero sporządza wniosek do prokuratury. W moim przekonaniu nie ma dzisiaj żadnej blokady tego, żeby następnego dnia znowu on wsiadł do samochodu i jeździł, bo firma nie ma informacji, że jest na bakier z prawem. Oczywiście jest domniemanie niewinności, ale chodzi o to, żeby chociaż był jakiś sygnał alarmistyczny, że coś z tym kierowcą jest nie tak.

Kończąc, powiem, że szerzej mówiliśmy o tym przy okazji tragicznego wypadku, który był w Warszawie chyba 2 lata temu, kiedy spadł autobus z mostu, jedna osoba zginęła. Okazało się, że w trakcie prowadzenia autobusu kierowca zażywał narkotyki. Jak stworzymy bazę, która nie będzie komunikowała się z innymi bazami, to będzie to słabe rozwiązanie. Prośba jest taka, żeby z firm, które świadczą usługi, z którymi związane jest bezpieczeństwo wielu podróżnych, czy jest to komunikacja miejska, czy jest to komunikacja kolejowa, od razu była informacja u pracodawców, że wasz kierowca także w życiu niezawodowym albo jest blisko uzyskania 24 punktów karnych, bo źle zachowuje się na jezdni – to też daje jakieś zrozumienie, czy jako kierowca autobusu nie stanowi zagrożenia – albo traci prawo jazdy. W takim przedsiębiorstwie nie ma też informacji, że jego kierowca utracił możliwość kierowania pojazdem. Dalej wsiada. Jak będzie miał szczęście, pojeździ parę miesięcy, chyba że będzie jakaś kontrola Policji. Nie ma więc systemu, żeby informować przedsiębiorstwa związane z szeroko pojętymi usługami przewozowymi o tym, że ich kierowcy – poza sferą zawodową, ale także w związku z wykonywanym zawodem – nie spełniają pewnych standardów, jeżeli idzie przynajmniej o prawo o ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Są z nami przedstawiciele Policji. Wcześniej był postulat, aby przedstawili państwo statystyki odnośnie do zdarzeń w przewozie osób. Czy mógłbym prosić o te informacje?

Dyrektor Biura Prewencji Komendy Głównej Policji Robert Kumor:

Dzień dobry. Inspektor Robert Kumor, jestem dyrektorem Biura Prewencji w Komendzie Głównej Policji.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym wspólnie z koleżanką i kolegą przedstawić państwu informację na temat działań Policji, jeśli chodzi o bezpieczeństwo osób korzystających z usług środku transportu na aplikację. Ten obszar tematyczny w ostatnim czasie pozostaje w szczególnym zainteresowaniu polskiej Policji. Jak państwo wiecie, jest to związane z szeregiem informacji, z których wynikało, że osoby, głównie kobiety, korzystające z usług tego rodzaju transportu stawały się ofiarami przestępstw na tle seksualnym.

Już na wiosnę podjęliśmy szereg działań. Poza działaniami typowo wykrywczymi, związanymi z informacjami pochodzącymi od osób pokrzywdzonych tego typu przestępstwem, są to też działania profilaktyczne, o których za chwilę wspomni pani naczelnik, ale też działania związane z typową pracą policyjną, czyli prowadzeniem kontroli osób kierujących tego rodzaju środkami transportu.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oddałbym głos pani naczelnik, która przedstawi zakres działań profilaktycznych mających na celu uświadamiać osoby, które korzystają z usług tego rodzaju transportu, ale też działań uświadamiających osobom, które takie

usługi świadczą, przepisy prawa, które obowiązują w naszym kraju, i odpowiedzialność za ich łamanie. Kolega reprezentujący Biuro Kryminalne Komendy Głównej Policji przedstawi natomiast informację o działaniach, w tym działaniach kontrolnych, które zostały zainicjowane z poziomu KGP i są realizowane, bo to będą działania, które również są w trakcie realizacji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Myślę, że bardziej interesują nas statystyki i działania kontrolne, bowiem, jak widać, działania informacyjne i prewencyjne nie do końca działają.

Radca wydziału w Biurze Kryminalnym Komendy Głównej Policji Jarosław Kończyk:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, mł. insp. Jarosław Kończyk, Biuro Kryminalne, Komenda Główna Policji.

Tak, rzeczywiście, poczynając od końca października, kiedy przeprowadziliśmy pierwszą akcję na terenie m.st. Warszawy, gdzie kontrolowaliśmy tzw. transport publiczny na aplikacje w rejonie największych klubów i najbardziej popularnych dyskotek stolicy, do chwili obecnej przeprowadzane były działania również w innych miastach, gdyż pierwsza akcja, która była przeprowadzona w Polsce, czyli w Warszawie w dniach 21–23 października, dała nam obraz tego, w jakiej rzeczywistości funkcjonują kierowcy na aplikację.

W trakcie pierwszej akcji, jeszcze raz podkreślę, były to pierwsze działania podejmowane na terenie Polski, łącznie wylegitymowanych zostało 189 osób. Dokonano kontroli 177 pojazdów. Wówczas, w trakcie pierwszej realizacji mającej miejsce w okresie weekendowym, zatrzymanych zostało 12 kierowców, z czego 11 obcokrajowców, tylko jeden Polak. Zdecydowana większość tych osób pochodziła w terenu Azji Środowej. Między innymi były to takie kraje jak Turkmenistan czy Uzbekistan. Wśród zatrzymanych kierowców byli także obywatele Gruzji, Litwy, Łotwy i Ukrainy. 12 kierowców zostało zatrzymanych za popełnienie różnego typu przestępstw, m.in. za posługiwanie się fałszywymi prawami jazdy, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub podobnie działającego środka, naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów czy posiadanie dokumentu pochodzącego z przestępstwa.

Oprócz tego na bazie tej akcji w ramach Biura Kryminalnego KGP w konsultacji z największymi garnizonami Policji na terenie kraju podjęta została decyzja, aby skierować wnioski do komend wojewódzkich w miastach, w których przewozy na aplikację są najbardziej popularne. Chodziło nam tutaj o następujące miasta: Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań oraz Wrocław. Dyrektor Biura Kryminalnego KGP zwrócił się do zastępców ds. kryminalnych wybranych garnizonów, o których przed chwilą powiedziałem, z wnioskiem o rozważenie przeprowadzenia podobnej akcji na terenie ich województw i miast wojewódzkich.

Dlatego w chwili obecnej, od dnia 24 listopada do 11 grudnia, zostały przeprowadzone akcje w następujących miastach. W Warszawie, o której już wspominałem, była pierwsza akcja: 21–23 października. Dwa tygodnie później akcja na terenie m.st. Warszawy była kontynuowana.

Dalej, 2 grudnia KWP w Katowicach skontrolowała na terenie Katowic oraz Rybnika 87 pojazdów. Wylegitymowano 98 osób, zatrzymano trzy osoby, w tym dwóch obywateli polskich w związku z naruszeniem ustawy narkotykowej oraz jednego obywatela Azerbejdżanu w związku z posługiwaniem się fałszywym prawem jazdy. Zabezpieczono także jeden dokument w postaci fałszywego prawa jazdy.

Kolejna akcja tego samego dnia, czyli 2 grudnia 2022 r., została przeprowadzona na terenie Wrocławia, gdzie w ramach kontroli przewoźników na aplikacje dokonano kontroli 307 pojazdów, wylegitymowano 370 osób, z tych 370 osób zatrzymano pięć osób, w tym trzy osoby posiadające środki odurzające – był to jeden obywatel Gruzji oraz dwóch obywateli Polski – jedna osoba kierująca w stanie nietrzeźwości, był to obywatel Ukrainy, oraz jedna osoba, która była poszukiwana listem gończym za popełnienie przestępstwa z art. 278 k.k., czyli za kradzież. Ujawniono także jedną osobę bez wymaganych uprawnień do kierowania taksówką, skontrolowane zostały 54 telefony komórkowe, zatrzymano 28 dowodów rejestracyjnych oraz nałożono 65 mandatów karnych na łączną kwotę ponad 14 tys. zł.

Kolejna realizacja to realizacja przeprowadzona na terenie Białegostoku. W sumie od dnia 24 listopada na terenie Białegostoku przeprowadzone były już dwie realizacje. Pierwsza z nich miała miejsce 24 listopada. Wówczas dokonano kontroli 153 pojazdów, ujawniono 94 wykroczenia, zatrzymano dwie osoby. Zatrzymano również sześć dowodów rejestracyjnych, nałożono 46 mandatów, zastosowano 45 pouczeń, sporządzono trzy wnioski do sądu i wszczęto pięć postępowań administracyjnych za brak wymaganych dokumentów w postaci licencji oraz badań lekarskich i psychologicznych.

Kolejna realizacja na terenie Białegostoku miała miejsce w dniach 9 i 10 grudnia. Osiągnięto następujące wyniki. Przeprowadzono 119 kontroli pojazdów, ujawniono 83 wykroczenia, nałożono 54 mandaty karne, zastosowano 27 pouczeń, skierowano do sądu dwa wnioski o ukaranie, zatrzymano 9 dowodów rejestracyjnych oraz wszczęto trzy postępowania administracyjne. Chodziło tutaj o brak wymaganych dokumentów dotyczących licencji oraz badań lekarskich i psychologicznych.

Kolejna realizacja to teren Radomia. Realizacja została przeprowadzona przez garnizon Policji Mazowieckiej w dniach 8 i 9 grudnia. Czynności dotyczące przewoźników na tzw. aplikację były prowadzone na terenie Radomia oraz Płocka. Dokonano wówczas kontroli 116 pojazdów, wylegitymowano 111 obywateli Polski oraz 14 obcokrajowców, zatrzymano dwa dowody rejestracyjne, pouczono pięć osób za wykroczenia w ruchu drogowym, nałożono jeden mandat karny oraz wszczęto jedno postępowanie administracyjne wobec przedsiębiorcy.

Kolejna, ostatnia realizacja to analogiczna realizacja na terenie Krakowa. Niestety nie dysponuję tu jeszcze wynikami, gdyż Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie formalnie nie poinformowała nas jeszcze o działaniach przeprowadzonych w dniach 10 i 11 grudnia. Z tego, co wiem, wczoraj na portalu KWP w Krakowie pojawiła się informacja na temat tej realizacji.

Chciałbym też podkreślić, że w ramach tych działań była szeroko zakrojona współpraca pomiędzy pionem kryminalnym i pionem prewencyjnym. W każdych działaniach za każdym razem brali udział policjanci czy to Biura Kryminalnego KGP, czy wydziałów kryminalnych poszczególnych komend wojewódzkich. Ich działania były skorelowane z działaniami referatów patrolowo-interwencyjnych oddziałów prewencji. W działania te były również zaangażowane: Straż Graniczna, inspektorat transportu drogowego i przedstawiciele urzędu celno-skarbowego. Działania te na pewno będą kontynuowane w przyszłości. Jak mówiłem państwu na samym początku, działania są planowane m. in. na terenie Łodzi i Poznania oraz Gdańska. Termin wyznaczony do przeprowadzenia tych działań to 19 grudnia tego roku, tak że oczekujemy, że w najbliższych dniach działania te będą prowadzone na terenie wymienionych przeze mnie miast wojewódzkich.

Tak przedstawia się sytuacja, jeżeli chodzi o działania operacyjne, działania Policji pionu kryminalnego, Policji prewencji oraz innych służb nakierowane na zapobieganie i zwalczanie przestępczości popełnianej w transporcie publicznym na aplikacje. Jeszcze raz podkreślę, że działania te na pewno będziemy kontynuowali. Pozostajemy też w stałym kontakcie z przewoźnikami takimi jak firma Uber czy firma Bolt. Moi koledzy z prewencji na pewno powiedzą kilka słów na ten temat.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z mojej strony to wszystko. Oczywiście jeżeli są jakieś pytania, z chęcią postaram się odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na pewno jest prośba, by dane statystyczne, które pan przytoczył, można było przesłać na sekretariat Komisji celem rozesłania posłom. Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Prewencji KGP Robert Kumor:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to jeszcze kolega reprezentujący Biuro Ruchu Drogowego KGP przedstawi kilka danych statystycznych obrazujących zaangażowanie funkcjonariuszy Policji od początku roku, jeśli chodzi o kontrole taksówek na aplikacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Główny specjalista Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Mariusz Wasiak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Mariusz Wasiak, Biuro Ruchu Drogowego.

W bardzo ogólnym zestawieniu statystycznym do końca listopada tego roku wykonano 2905 kontroli przewozów samochodami osobowymi na aplikacje, w tym takich kontroli wykonanych wspólnie z inspekcją transportu drogowego lub Krajową Administracją Skarbową było 519. W zeszłym roku tych kontroli było 2043, a z udziałem kolegów z innych służb 532 kontrole.

Stwierdzono naruszenia stricte z transportu drogowego, czyli naruszenia przepisów dotyczących licencjonowania, więc braku zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika lub braku licencji. W tym roku stwierdzono 170 takich naruszeń, w zeszłym roku 278. Stwierdzono również naruszenia przepisów o okazjonalnym przewozie osób, szczególnie z naruszeniem określonych zakazów: w tym roku stwierdzono 131 naruszeń, w zeszłym roku 250. W tym roku w działaniach kontrolnych uczestniczyło łącznie prawie 13 tys. policjantów. W zeszłym roku było to blisko 17 tys., ale rok jeszcze się nie zakończył. Funkcjonariuszy ITD było blisko 500, w zeszłym roku blisko 658. Funkcjonariuszy KAS było 320 w tym roku i blisko 500 w zeszłym. Kontroli wspólnych, czy z inspekcją, czy z Krajową Administracją Skarbową, w tym roku było 446, w zeszłym roku 616. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Może teraz inspekcja transportu drogowego?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, inspekcja transportu.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Mariusz Kurczyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo ministrowie, szanowni państwo, przedstawiciele Policji w dużej mierze przedstawili te dane, bo nie ukrywamy, że działania kontrolne prowadzone są w ramach wspólnych akcji, które – myślę, że potwierdzą to przedstawiciele wszystkich służb – są skuteczne. Bardzo je sobie cenimy chociażby z tego względu, że przy okazji takich akcji można zweryfikować kierujących tymi pojazdami pod wieloma kątami, każdy w ramach swoich kompetencji. Wiadomo, że często one zazębiają się, ale są też pola szersze, które ma chociażby Policja, która ma dostęp do dużo szerszych rejestrów i może zweryfikować to pod kątem figurowania takich osób w rejestrach innych niż te, do których ma dostęp inspekcja transportu drogowego.

Uzupełniając to, co na początku mówił pan minister, i to, co mówił teraz pan z Biura Ruchu Drogowego, mogę powiedzieć, że w okresie od styczna do 11 grudnia przeprowadzono 3528 kontroli pojazdów typu taxi oraz pojazdów kat. M1 wykonujących okazjonalny przewóz osób. Łącznie w 2021 r. przeprowadzonych zostało 3505 takich kontroli. W tym zakresie w roku bieżącym wydano decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej na podstawie załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym. Lp.1., czyli wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspólnotowa, to były 53 decyzje. Lp.2.20., czyli zlecanie tych przedmiotów podmiotom, które nie posiadają takiej licencji, to naruszenie, którym sankcjonowani są pośrednicy i jest to 28 decyzji. W 2021 r. takich decyzji było 35, a z lp. 2.: 22.

Myślę, że jednocześnie warto wskazać, że prowadzimy też postępowania na podstawie protokołów przekazanych przez funkcjonariuszy Policji dotyczące podmiotów krajowych. Na podstawie kontroli policyjnych na podstawie załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym z lp. 1.1. stwierdzono 166 naruszeń, z lp. 2.20.: 124. W związku z powyższym zostało wszczęte postępowanie administracyjne na podstawie tych protokołów. Odpowiednio w 2021 r. takich naruszeń przekazanych z Policji było 273 z lp. 1.1., a 11 z lp. 2.20.

Pragnę tylko podkreślić, że funkcjonariusze inspekcji realizują swoje działania kontrolne w oparciu o ramowy plan kontroli, który jest zatwierdzany przez ministra infrastruktury. Na chwilę obecną, również w zeszłym roku, ten plan mamy już zrealizowany. Kontroli pojazdów typu taxi mieliśmy nieco ponad 2,7 tys. Tak jak mówiłem na początku, w tej chwili mamy już przeprowadzone ok. 3,5 tys. takich kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim dziękuję przedstawicielom Policji za to, że są na posiedzeniu. Myślę, że sytuacja jest na tyle poważna, że prosiłbym, żeby państwo zrozumieli, że zwołaliśmy to posiedzenie, mając świadomość tego, że narasta pewien dość istotny problem. Musi paść jedno konkretne pytanie. Czy państwa zdaniem jest tak i z państwa statystyk wynika – bo to musi wybrzmieć, by nam się tutaj coś nie wydawało – że po zmianie prawa i wprowadzeniu taksówek na aplikacje liczba przestępstw na tle seksualnym wobec kobiet w miastach, gdzie te usługi są świadczone, wzrosła, czy nie? To jest dla mnie punkt wyjścia. To jest pierwsza rzecz. Z doniesień medialnych wynika, że ta liczba wzrosła, ale chciałbym usłyszeć oficjalne potwierdzenie w państwa statystykach. To jest jedna rzecz.

Po drugie, nie znałem pani poseł, ale chciałem przekazać wyrazy szacunku, dlatego że mówimy o pewnej sferze przestępczości, niezwykle brutalnej i mającej swoją ciemną stronę, gdzie część kobiet krępuje się do tego przyznać. Każdy policjant powie, że jak dochodzi do części tego typu przestępstw, nie są one zgłaszane. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można więc powiedzieć, że to, o czym mówi pani poseł… Tutaj jeszcze raz przekazuję wyrazy szacunku, jeżeli pomaga pani ofiarom tych przestępstw. Część z nich mogła nie zostać w ogóle zgłoszona. W mojej ocenie jest więc jakiś systemowy błąd.

Jeżeli państwo z Policji potwierdzą tę statystykę, to albo na poziomie zatrudniania tych ludzi… Przepraszam, kończyłem zajęcia z psychologii i coś o psychologii wiem. Moim zdaniem zdrowy psychicznie facet nie jest w stanie dopuścić się tego typu przestępstwa. Być może powinien tu wypowiedzieć się jakiś psycholog albo psychiatra. Czy naprawdę nie można wyselekcjonować albo dać tym ludziom jakichś testów psychologicznych, żeby chociaż zmniejszać prawdopodobieństwo tego, że nie zatrudni się kogoś, kto, najdelikatniej mówiąc, ma jakieś problemy? Mówimy o tego typu zjawisku. To jest jakiś proces. Trzeba podjąć decyzję, że robi się to wbrew woli kobiety. Jestem ojcem dzieci. Jak zdrowy facet może wobec kobiety zrobić coś bardziej obrzydliwego?

W mojej ocenie to jest punkt wyjścia do tej rozmowy. Oczywiście możemy mówić o tym, żeby dokonać jakiejś zmiany w prawie, ale nawet jeżeli tej zmiany dokonamy, to jednak dojdzie do takiego procesu, w którym ktoś tych ludzi fizycznie zatrudnia. Nie wyobrażam sobie, że zatrudnianie do takiej pracy, gdzie ktoś jest jeden na jeden z jednym pojeździe w stosunkowo małej przestrzeni, odbywa się przez Internet. Wysłałbyś swoją córkę, żeby pojechała z kimś takim? Ja za Chiny ludowe.

Mówmy sobie szczerze. Mówmy sobie prawdę w tym obszarze. Chcę wiedzieć, bo była też bardzo duża presja z punktu widzenia Komisji. Była bardzo duża presja, że świat się zmienił, że weszły te aplikacje itd. Była potężna krytyka skierowana na taksówkarzy. To wszystko znalazło swój oddźwięk w prawie, żeby ono nadążało za nową rzeczywistością. Ja z kolei nie kojarzę – przepraszam, ale mówię to z perspektywy kogoś, kto jednak parę lat w tej Komisji pracuje – żebyśmy mówili o takim zjawisku, zanim dokonaliśmy zmiany w prawie. Nie słyszałem, żeby w stosunku do polskich taksówkarzy mówiło się o takim zjawisku, że kobiety podnoszą…

Nie chcę generalizować. Pan Furgalski mówił o wątku takim, że gros tych kierowców jest z zagranicy. Z drugiej strony czemu nie mamy mówić prawdy? Czemu mamy wrzucać wszystkich do jednego worka? Albo szczerze zdiagnozujemy sytuację i zastanowimy się, co możemy zrobić… To odpowiedzialność nas wszystkich. Bez względu na to, czy pani wsiada, wracając z imprezy o trzeciej nad ranem z koleżanką, sama itd., ma być bez-

pieczna. Nawet jak wsiadłaby do tej taksówki w kostiumie kąpielowym, ma być dowieziona bezpiecznie i koniec. To jest poza wszelką dyskusją.

Punktem wyjścia jest dla mnie z jednej strony to, czy jest potrzeba, czy Policja, ITD widzą jakieś potrzeby, żeby wprowadzać jakieś inne mechanizmy prawne, żeby pasażerowie czuli się bezpieczni, ale jest jeszcze druga strona, czyli fizyczne realizowanie tych usług. W mojej ocenie nie ma możliwości, żeby ci ludzie byli zatrudniani przez Internet. To po prostu musi się zmienić. Każda kobieta, ktokolwiek wsiadający do taksówki, również na aplikację, musi mieć pewność, że osobie, która została zatrudniona, ktoś fizycznie sprawdził dokumenty, ktoś z nią rozmawiał i ktoś się z nią widział. Przez Internet mogę przedstawić dokumenty, że jestem Jamesem Bondem. Taka jest brutalna prawda. W takim świecie żyjemy.

Jeżeli mamy procedować czy zmienić przepisy, które powodują, że ktoś jest jeden na jeden w małej przestrzeni, w jednym pojeździe i w dużej mierze jego bezpieczeństwo, nie tylko jeśli chodzi o przepisy ruchu drogowego, ale w ogóle, zależy od osoby, która prowadzi ten pojazd, to po stronie państwa jest zapewnienie takich warunków, żeby pasażer czuł się bezpieczny. I tak jest ciemna strona, o której mówili m.in. moi przedmówcy. Ktoś może nadużywać alkoholu, narkotyków itd., ale to jest taka granica, która w cywilizowanym świecie została przekroczona. Nie może być systemowej zgody na to, że bezpieczeństwo jakiejkolwiek kobiety jest narażone, bo komuś coś się wydawało. Formułuję tezę, że zdrowy człowiek nie jest w stanie dopuścić się tego typu przestępstw.

Być może więc powinno być, po pierwsze, zatrudnianie tych ludzi *face to face*, po drugie, powinny być jakieś testy psychologiczne, które eliminowałyby chociażby jakąś grupę ludzi, którzy mają jakieś problemy, bo moim zdaniem są to problemy natury psychicznej. Dla mnie to jest punkt wyjścia dla tej rozmowy.

Przepraszam za emocjonalność, ale jestem ojcem nastoletniej córki. Nie wyobrażam sobie, żebym przykładał rękę do rozwiązań, którymi nie zapewniamy nastolatkom i kobietom w Polsce bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli dobrze rozumiałem intencje rządu i zmian legislacyjnych, zmiany idą właśnie w tym kierunku, o którym pan przewodniczący powiedział.

Jeszcze pani poseł Gajewska i wówczas pan.

Poseł Aleksandra Gajewska (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Chciałam tylko uzupełnić swoją wypowiedź. Po pierwsze, drodzy państwo, to nie aplikacje popełniają przestępstwa. To dobrze, że mamy rozwój cyfrowy, że coś się usprawnia i jest bardziej dla nas dostępne, ale firmy przewoźnicze mają w rynku coraz większy udział. Obserwujemy obniżenie cen w stosunku do usług taksówkarskich, a za obniżeniem cen nie może iść obniżenie jakości usług, a przede wszystkim obniżenie bezpieczeństwa dla pasażerów. To jest pierwsza rzecz.

Zajmuję się tą sprawą i jak na początku miałam takie podejście, że wydawało mi się, że firmy mają ogromną przestrzeń do tego, żeby wprowadzić wewnętrzne zmiany, i że one będą wystarczające, tak dzisiaj nie jestem tak naiwna, jak byłam na samym początku w tym procesie. Uważam, że zmiany prawne są po prostu konieczne, ponieważ firmy są nastawione na maksymalizację swoich zysków, mają bardzo duży udział w tym rynku i będą do tego jak najbardziej dążyły. Dopóki nie wprowadzimy obowiązków prawnych, które będą na nie narzucały konkretne zadania, za każdym razem będą nam mówiły, że robią wszystko, co jest w ich mocy, żeby to było, żeby tak się działo i żeby było jak najlepiej i jak najbezpieczniej.

Teraz tak. Jest brak oznakowań samochodów. To dzieje się nagminnie. Ani nie ma koguta na dachu, ani nie ma bocznych oznakowań samochodu, ani nie są wewnętrznie widoczne identyfikatory i licencje. Weryfikacja kierowców to jest temat, który wielokrotnie się tutaj pojawiał. To, co naszym zdaniem jest rozwiązaniem, to konieczność wprowadzenia cyfrowej bazy krajowej – zgłaszają to głównie samorządowcy – która będzie nakładała warstwę cyfrową na licencje i identyfikatory. Dzisiaj identyfikatory nie są wszędzie konieczne i obowiązkowe.

W niektórych miastach prowadzone były przez Policję akcje informacyjne uświadamiające o skali problemu, ale to jest wciąż niewystarczające. Tylko Policja i inspektorat mają uprawnienia do kontroli przewoźników. Choć te liczby mogą robić na nas wrażenie, to obserwując cały ten proces, uważam, że to są kontrole zrywowe, nieregularne, niesystemowe, które nie wprowadzają poczucia konieczności pilnowania tych najważniejszych z punktu widzenia bezpieczeństwa kwestii. Muszą państwo zdawać sobie sprawę z tego, że w prawidłowo oznakowanym samochodzie, w którym dochodzi do sytuacji niebezpiecznych, ktoś jest w stanie to zaobserwować i szybciej reaguje. Dzisiaj bardzo często nie ma to miejsca.

Ponad 90% kobiet nie zgłasza zdarzeń, które są zdarzeniami na tle przestępstw na tle seksualnym, a nie zgłasza ich przede wszystkim dlatego, że dzisiaj społeczeństwo piętnuje ofiary i mówi: „Dlaczego wracały do domu? Dlaczego w ogóle spożywały alkohol? Dlaczego nie zorganizowały sobie transportu w inny sposób?”. To jest ogromny problem społeczny.

Druga kwestia to bardzo często to, z czym interweniowałam na samym początku. Widzę ogromną poprawę i mam nadzieję, że będzie tak jeszcze bardziej, ale nie mogłam tego nadmienić. Interweniowałam na Policji, gdzie na początku zgłaszające nie były traktowane poważnie i było nieprofesjonalne zachowanie względem nich. Jedna osoba trzykrotnie próbowała zgłosić takie zdarzenie. To też działa bardzo demobilizująco, wręcz załamująco dla osób, które spotykają się z takim zdarzeniem jak przemoc seksualna, jeżeli ktoś podważa ich zdanie, nie wierzy im, kwestionuje i tego nie robi. Widzę tu ogromną zmianę.

Kolejna rzecz jest taka, że niski wymiar kar i niska skuteczność, jeżeli chodzi o wskazywanie osób, które dopuszczają się tych przestępstw, powoduje, że te osoby po prostu nie wierzą w to, że osoby poniosą konsekwencje związane z tym, co zrobiły. Mamy tu błędne koło. System to koło zatacza. Musimy podjąć działania na wielu przestrzeniach. Jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury i oczekuję od państwa podjęcia działań w zakresie tematyki państwa Komisji, ale musimy zdawać sobie sprawę z tego, że temat jest złożony i należy mówić o nim całościowo i zajmować się tym wycinkowo w konkretnych komisjach.

Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu za to, że zajął się tym na posiedzeniu Komisji i że wielokrotnie spotykał się ze mną i z przedstawicielami środowisk, czytał pisma, które każdorazowo do niego kierowałam, i że mam poczucie, że wszyscy prowadzimy tę rozmowę w duchu znalezienia rozwiązań, bo skala zjawiska, zgwałceń, przemocy przeraża nas, a organizacje zajmujące się pomocą kobietom sygnalizują, że bardzo trudno jest namówić kobiety, żeby w ogóle zgłosiły te zdarzenia na Policję. Musimy więc zakładać, że to jest tylko jakaś mała część zjawisk, które mają miejsce na co dzień. Nie ma tygodnia, żebyśmy nie dowiadywali się o tym, że w Polsce odbyło się jakieś tego typu zdarzenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Sądzę, że jak na początku przyszłego roku projekt ustawy wpłynie do Sejmu, to pani marszałek niezwłocznie skieruje go do komisji. Czy będzie to tylko Komisja Infrastruktury, czy to będą połączone komisje: Komisja Infrastruktury i Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, to jest już decyzja pani marszałek lub Sejmu, ale z dyskusji wyłania się jeden obraz, a mianowicie – bezpieczeństwo ma pierwszeństwo. Wszyscy, jak tu siedzimy, chcemy dokonać zmian, które to bezpieczeństwo zapewnią. W zasadzie wszyscy mówią jednym głosem, co jest niezwykle optymistyczne, jeśli chodzi o ostateczny kształt rozwiązań.

Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Taksówkarzy Zawodowych – Region Mazowsze Paweł Saturski:

Paweł Saturski, przewodniczący związku zawodowego Solidarność Taksówkarzy Zawodowych – Region Mazowsze. Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Witam państwa.

Drodzy państwo, sprawa jest bardzo złożona. Jak widać, wszyscy widzimy potrzebę zmian. Statystyki są przerażające. Dzisiaj stanęliśmy na takim etapie: 2 lata temu, kiedy została wprowadzona ustawa Lex Uber, podzieliła ona środowisko na taksówkarzy tradycyjnych i taksówkarzy aplikacyjnych. Dzisiaj chyba wszyscy widzimy, że system aplikacyjny nie działa dobrze. On w ogóle nie działa. Były tu poruszane tematy bezpieczeństwa, wypadkowości itd. Byłbym bardzo ciekawy tego, żeby Policja mogła przedstawić statystyki odnośnie do przestępczości dokonywanych w odpłatnym przewozie osób z lat wcześniejszych, czyli kiedy nie były dopuszczone aplikacyjne przewozy do zarobkowego przewozu osób.

Jako doświadczony kierowca, jako 41-letni taksówkarz wiem o tym, że to zjawisko było znikome. Kiedyś zawód taksówkarza był zakwalifikowany do zawodu zaufania publicznego. Dzisiaj o takim słowie nie mamy co mówić. Widzimy, co dzieje się na mieście. Rozumiem, że cena tych przewozów jest bardzo konkurencyjna i kusi klientów do korzystania z nich, natomiast w żaden sposób nie idzie za tym bezpieczeństwo.

Poruszana była tutaj kwestia badań psychologicznych. Drodzy państwo, jako związek zawodowy „Solidarność" kilkukrotnie występowaliśmy do różnych instytucji, które piszą i przygotowują takowe testy psychologiczne czy psychotechniczne. Pisaliśmy do instytucji, które wykonują te testy. Niestety na dzień dzisiejszy pracownie nie posiadają testów językowo i kulturowo dostosowanych do wydania rzetelnej opinii, natomiast opinie te konsekwentnie są wydawane. Zastanawiam się, na jakiej podstawie, bo zadając takie pytanie w pracowni psychologicznej, nie uzyskujemy odpowiedzi. Psycholog nie mówi o tym, że jest powoływany tłumacz przysięgły, natomiast z odpowiedzi na pytania odnośnie do zdawania takich testów psychologicznych przy udziale przysięgłego tłumacza wynika, że ten test staje się niewiarygodny ze względu na to, że nie wiadomo, kto na te pytania odpowiada. To odpowiedź, którą bardzo chętnie prześlę, bo mam taką oficjalną odpowiedź odnośnie do badań psychologicznych.

Dlatego uważam, że kiedy odpłatny przewóz osób jest usługą świadczoną dla ludności, chyba zasadne byłoby to, żeby znać podstawy języka polskiego, żeby dopuszczać takich kierowców, którzy będą znali podstawy języka polskiego. Wiele znaków drogowych na drogach opisywanych jest w języku polskim. Dzisiaj nie ma takiej możliwości, żeby obcokrajowiec nieznający języka polskiego mógł prawidłowo poruszać się po drodze.

Mówimy tutaj o bezpieczeństwie kobiet w przewozach osób, natomiast chodzi nie tylko o bezpieczeństwo kobiet, bo korzystają z tego również mężczyźni, rodziny. Duże zagrożenie stanowi również sam użytkownik ruchu drogowego, zwykły kierowca, który wraca z pracy do domu i napotyka zdarzenia, które są wynikiem niekompetencji kierującego w odpłatnym przewozie osób świadczonym na aplikacje.

Wypadkowość również wzrosła. Myślę, że funkcjonariusze WRD też o tym wiedzą. Pisaliśmy, zadawaliśmy pytania o to, jak wzrosła taka wypadkowość odnośnie do rozgraniczenia taksówek i innych użytkowników ruchu publicznego. Niestety takie statystyki nie są prowadzone, a próbowaliśmy tego, żeby w ciągu ostatnich dwóch lat takie statystyki były prowadzone na temat tego, kto uczestniczy w kolizji czy w wypadku drogowym. Do chwili obecnej tego nie ma.

Już na zakończenie mojej wypowiedzi powiem, że zastanawiające jest to, że chyba na siłę staramy się dzisiaj ulepszyć coś, co jest złe, zamiast to zlikwidować. Drodzy państwo, na jednym ze spotkań nikt inny jak Ministerstwo Sprawiedliwości było bardzo zdziwione tym, co robimy, dlaczego chcemy doprowadzić do zmian, które mówią o tym, żeby naprawić coś, co nie działa, co jest złe, co jest nikomu niepotrzebne, a tylko stanowi zagrożenie. Trzeba to zlikwidować. Może należałoby pochylić się nad tym, że do momentu nieuregulowania należnych spraw ustawowych, jeżeli złapiemy kogoś na przestępstwie, należałoby zamknąć go w więzieniu. Jeżeli złapiemy kogoś na przestępstwie, a na takim przestępstwie złapaliśmy już nieraz, należy wyłączyć mu tę aplikację. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Dziękuję bardzo. Ja z dwoma pytaniami. Pierwsze jest pod adresem przedstawicieli Komendy Głównej Policji i ITD. Przytoczyli państwo masę szczegółowych, ilościowych danych, ale prosiłbym o komentarz o charakterze jakościowym. Rozumiem, że przeprowadziliście ileś kontroli. Jeśli macie taką ocenę, chciałbym dowiedzieć się, jak to się ma do innych podobnych kontroli. Czy liczba wykrytych przestępstw – jak sfałszowane prawa jazdy czy dokumenty, czy osoby jeżdżące pod wpływem alkoholu bądź narkotyków – to jest przeciętnie więcej, czy mniej? Jak to wygląda? Przecież kontrolujecie nie tylko w ramach akcji nie tylko kierowców i jeżdżących na aplikacje.

Drugie pytanie czy raczej prośba pod adresem kierownictwa naszej Komisji jest taka – póki jest czas, bo rozumiem, że projektu jeszcze nie ma, jeszcze nie wpłynął – żebyśmy, panie przewodniczący, zlecili w Biurze Analiz Sejmowych taką analizę czy prośbę o informację o tym, jak radzą sobie z tym problemem w innych krajach. Przy wszystkich wadach platformy te mają przynajmniej tę zaletę, że są powtarzalne, tzn. w podobny sposób działają we Francji, w Niemczech czy w Albanii, gdziekolwiek w krajach regionu. Te problemy są pewnie podobne. A może nie? Dopiero wtedy będzie to intrygujące. Ważne, żeby mieć jakiś materiał porównawczy. Może inni uporali się z tym problemem. Wydaje mi się, że Biuro Analiz Sejmowych byłoby dobrym adresatem tej propozycji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że resort dysponuje tego typu analizami dotyczącymi tego, w jaki sposób kwestie te są uregulowane w innych krajach. Czy przedstawiciele Policji są w stanie odpowiedzieć na pytanie pana posła Kwiatkowskiego?

Dyrektor Biura Prewencji KGP Robert Kumor:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, niestety nie dokonywaliśmy takich ocen jakościowych, żeby porównywać efekty kontroli pojazdów na aplikacje z kontrolami innych pojazdów. Stąd myślę, że póki prowadzone są działania, za wcześnie mówić o tym, jakie będą efekty końcowe. Stąd myślę, że za jakiś czas przyjdzie moment na to, żeby taką analizę przeprowadzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Miałbym prośbę. Pytanie jest o tyle zasadne, że myślę, że uzyskanie odpowiedzi na zadane pytanie nie jest trudne. Oczywiście musicie dokonać analizy, ale przeliczenie poszczególnych wykroczeń, przestępstw na tysiąc zatrzymanych pojazdów nie stanowi wielkiego problemu. W związku z tym, jeśli mógłbym w imieniu Komisji prosić o tego typu dane i przesłanie wraz z danymi statystycznymi, będziemy niezwykle zobowiązani.

Jeszcze raz pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Nie chciałbym, żebyśmy cofali się do tego systemu prawnego, który był przed nowelizacją. Chciałbym, żebyśmy jednak starali się go poprawić. Nawiązując do tego, co mówił poseł Król, powiem, że przy tej nowelizacji nie wyrzuciliśmy obowiązku badań psychologicznych. Jest więc pytanie, czy to nie jest fikcja, po pierwsze, ze względu na kwestie językowe, po drugie, choć się w to nie wgłębiałem, gdy ktoś, kto mówi po polsku, idzie… Czy to nie jest tylko formalność, że wrzuca się stówkę czy dwie i dostaje się papierek bez głębszej analizy psychologicznej?

Uważam też, że centralny rejestr kierowców powinien powstać jako jedna baza dla całego kraju. Wtedy identyfikator, który jest w taksówkach, byłby taki sam w każdym mieście. Nawiązując do tego, co powiedziałem w pierwszej wypowiedzi, oby to nie była tylko baza dla samej bazy, tylko oby ta baza czytała się z innymi bazami, gdzie rejestrowane są wykroczenia kierowców. Tutaj moje pytanie do Policji jest o to, żeby zweryfikować to, co mówią te platformy, że mamy zatrzymania wieczorem czy w nocy. Czy Policja kontaktuje się z jedną aplikacją? Czasami jeden kierowca jeździ na kilka aplikacji. Czy do pracodawcy, jakim jest ta platforma pośrednicząca, Policja zwraca się z informacją o tym, że: „Słuchaj, właśnie zatrzymaliśmy dowód rejestracyjny", „Słuchaj, właśnie zatrzymaliśmy prawo jazdy"? Czy jest tak, że jeżeli ktoś nie zrobił takiej rzeczy, że nie trafia od razu za kratki, to następnego dnia od razu zaczyna jeździć? Jest więc pytanie:

Czy od razu jest przekazywanie informacji? Jeżeli nie ma, to gdzie są blokady w prawie, żeby to też można było poprawić? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Ostatni głos, proszę, pan z tyłu. To przedostatni głos i jeszcze pan poseł Król.

Asystent posła Pawła Lisieckiego Andrzej Grabowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Andrzej Grabowski, jestem współpracownikiem posła Pawła Lisieckiego.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w ocenie mojej i panów z naszych polskich korporacji dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie tego pomysłu jako pomysłu ustawowego, takiego, że w momencie, kiedy klient prosi o przyjazd samochodu na aplikację, w informacji powinien pojawić się również numer mówiący, że kierowca jest zarejestrowany w bazie pod numerem, o czym mówił mój zacny przedmówca. Ten numer powinien być wyświetlony w informacji, którą dostaje klient. W tym momencie, jak mówił pan poseł Król, przy wszelkiego typu zdarzeniach, które miały miejsce do tej pory, te panie – tu zgadzam się w całej rozciągłości z pana stanowiskiem – nie miałyby żadnego problemu w zidentyfikowaniu sprawcy takiego czynu. Oczywiście z jednej strony to są ogromne przeżycia tych pań, ale z drugiej strony mogą powiedzieć: „Przecież to jest ktoś nie do zidentyfikowania. Co ja mam robić?".

W tym momencie, gdyby była taka aplikacja… Bardzo prosiłbym, żeby przemyśleć wprowadzenie również tego typu rozwiązania, żeby jednak zobowiązać korporacje na aplikacje, mówiąc ogólnie, do przedstawienia pełnej listy swoich pracowników, również tych, którzy, nie ukrywajmy, jeżdżą trochę na lewo. Wszyscy wiemy, że na jednej licencji w kilku korporacjach potrafi jeździć, słuchajcie państwo, bagatela, po 400–500 pracowników. Czy to jest normalna sytuacja? Nie. Każdy z pracowników naszych polskich korporacji ma indywidualną licencję. Są do weryfikacji w każdym momencie, czy to będą służby kontroli Policji, czy transportu ruchu drogowego, w każdej chwili są do weryfikacji. A tamten? Zostanie ukarany, ale, przepraszam bardzo, wieczorem spakuje się, gdzieś wyjedzie i nie wiadomo, jak go zidentyfikować, a tym bardziej pociągnąć do odpowiedzialności prawnej zgodnie z naszymi przepisami prawa. Jeśli taka osoba byłaby zarejestrowana, mielibyśmy również możliwość egzekwowania przepisów prawa w momencie, kiedy takie osoby w jakikolwiek sposób naruszałyby nasze, polskie prawo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Ostatni głos, pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Był wątek badań psychologicznych. To brzmi dość szumnie. Zatrudniałem kierowców, poszedłem zobaczyć, jak to wygląda, zrobiłem sobie takie badanie. Dla tych z państwa, którzy tego nie widzieli, powiem, że to jest test, w którym nie ma żadnych pytań. Są to ogólne badania dla kierowców w takim sensie, że tam nie jest sprecyzowane, czy będzie prowadził taksówkę, czy będziesz prowadził samochód ciężarowy, autobus etc. W części testowej nie ma żadnych pytań, które wskazywałyby na jakiś podtekst, czy potencjalny kierowca ma jakieś kłopoty. Potem jest kabina ciemności, badanie refleksu, badanie wzroku. To brzmi bardzo szumnie, ale tam nie ma żadnego…

Robienie tego testu z tłumaczem to dla mnie jakaś paranoja. Dziękuję za to, bo o tym nie wiedziałem. Skąd wtedy wiadomo, czy na te pytania odpowiada tłumacz, czy ten dżentelmen? Albo elementarnie znasz język polski, jesteś potem w stanie komunikować się z pasażerem, którego wieziesz, albo się poducz i wtedy przyjdź na test.

Nie mylmy tego. Badanie psychologiczne brzmi szumnie, ale ono sprawdza predyspozycje psychofizyczne do tego, czy jesteś kierowcą, czy masz refleks itd., ale z całą pewnością nie ma żadnego związku z badaniem takiej natury, czy posiadasz zaburzenia i czy nie zrobisz krzywdy pasażerce albo pasażerowi. Tego nie mylmy. Być może w przypadku kierowców, którzy mają wozić pasażerów, trzeba rozszerzyć oczekiwania, jakie państwo

ma wobec kogoś, kto przewozi pasażera, bez względu na to, czy wieziesz jednego pasażera. Chociaż powiedziałbym nawet, że w dzisiejszej sytuacji nie wiem, czy oczekiwania wobec kogoś, kto wiezie jedną osobę, powinny być przynajmniej takie jak wobec kogoś, kto wiezie ludzi autobusem czy busem. Tutaj zagrożenia są potencjalnie czasami nawet większe.

Dlatego dziękuję za głos dotyczący wykorzystywania tłumaczy, bo moim zdaniem egzamin stał się fikcją, jeżeli tak rzeczywiście jest. Jeżeli dopuszczamy coś takiego, to dla mnie to jest fikcja i ewidentnie trzeba to zmienić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Myślę, że teraz czekamy na projekt ustawy. Wówczas na szczegółach będziemy pracować dalej.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji. Serdecznie dziękuję.